

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Liiketoiminnan logistiikka / Logistiikkapalvelujen kehittäminen ja markkinointi

Juuso Tiainen

SATAMAFUUSIOT

Case: HaminaKotka Satama Oy:n fuusio

Opinnäytetyö 2013

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU Liiketalouden logistiikan koulutusohjelma

TIAINEN, JUUSO	Satamafuusiot – case: HaminaKotka Satama Oy:n fuusio
Opinnäytetyö	31 sivua + 2 liitesivua
Työn ohjaaja	lehtori Eeva-Liisa Kauhanen
Toimeksiantaja	Kymenlaakson Ammattikorkeakoulu
Helmikuu 2013	
Avainsanat	satamafuusiot, fuusioituminen, satamatoiminta

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tehdä selvitys satamafuusiota koskevista asioista. Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan maailmalla tapahtuneita satamafuusioita, sen lisäksi tarkemman tarkastelun kohteena toimii Suomen ainoa fuusioitunut satama HaminaKotka Satama Oy. Opinnäytetyön toimeksianto on saatu Kymenlaakson ammattikorkeakoululta,, aihe on varsin ajankohtainen, sillä Haminan ja Kotkan satamien välinen fuusioituminen tapahtui vain muutama vuosi sitten vuoden 2011 toukokuussa, kuten n edellä jo mainittiin, oli fuusio ensimmäinen satamien välinen fuusio Suomessa. Opinnäytetyön aihe on tärkeä, sillä sekä suomalaiset että ulkomaalaiset satamat tulevat käymään läpi muutoksia tulevina vuosina ja HaminaKotka Satama Oy toimii tiennäyttäjänä suomalaisille satamayhtiöille.

Tämä opinnäytetyö sisältää yleisiä asioita satamien tilanteesta ja satamafuusioista. Näitä asioita ovat esimerkiksi seuraavat: miksi fuusioita tapahtuu, miten ne tapahtuvat, milloin ne tapahtuvat, mitkä asiat ajavat satamia fuusioitumaan ja mitä vaikutuksia fuusioitumisesta on satamille, satamassa toimiville yrityksille sekä heidän asiakkailleen? Näiden asioiden lisäksi työhön sisältyy esimerkkejä satamafuusioista maailmalta, kuten esimerkiksi Kööpenhaminan ja Malmön satamien fuusioituminen.

Työssä selviää se, että satamat ovat käymässä läpi muutosten aikaa johtuen uusista direktiiveistä, kiristyvistä kilpailusta sekä maailmalla vaikuttavista trendeistä. Näiden asioiden takia satamien on oltava valmiita reagoimaan muutoksiin oikea-aikaisesti. Satamat, jotka toimivat edelläkävijöinä ja uskaltavat tehdä yhteistyötä ja kenties jopa fuusioitua, ovat todennäköisesti niitä, jotka tulevat tulevaisuudessa säilyttämään kilpailukykyänsä ja tätä kautta markkina-asemansa.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Bachelor of Business Logistics

TIAINEN, JUUSO

Bachelor's Thesis

Supervisor

Commissioned by

February 2013

Keywords

Port Mergers – Case: Port of HaminaKotka Oy

31 pages + 2 pages of appendices

Eeva-Liisa Kauhanen, Senior Lecturer

KymiTechnology

port merger, Port of HaminaKotka, co-operation

The objective of this thesis was to examine port mergers. This thesis is study of port mergers that have happened all over the world and more specifically it inquires the merger of Port of Kotka and Port of Hamina. The subject for this thesis was commissioned by the Kymenlaakso University Of Applied sciences. The subject is very topical because the merger between Port of Hamina and Port of Kotka happened on the first of May, 2011 and was the first merger between two ports in Finland. The subject of this thesis is also very important because the ports of Finland are going through changes and the Port of HaminaKotka is showing the way for the others.

This thesis included generic information about ports and port mergers. This thesis gathered together the main phases what happens during the merger between two ports and it also examined the reasons what drives ports to merge and how the mergers effects to others associated. Examples of mergers that have happened before were included. For example Copenhagen-Malmo port which has been used to help to merge Port of Hamina and Port of Kotka by gathering the information about the merger of Copanhagen and Malmo ports and using that information to help merge the two ports of Kotka and Hamina.

The outcome of this study was that ports are going through a number of changes because of the new directives and trends. The ports have to be able to develop among these changes that are happening all over the world. The ports that are most likely to succeed are those who have the courage to communicate and co-operate or even merge with the other ports. Those companies who are willing to change only when they are forced to, will not survive as well as the companies who have made their moves before they have driven themselves to that point where there is no other option but to work with the other companies.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	5
2	SATAMIEN ROOLI LOGISTIIKKAKETJUSSA	5
3	SUOMALAISET SATAMAT	6
4	SATAMIEN KILPAILU ITÄMEREN ALUEELLA	7
5	YLEISTÄ SATAMAFUUSIOSTA	8
	5.1 Satamien nykytilanne	9
6	ESIMERKKEJÄ MAAILMALTA	10
	6.1 Kööpenhamina-Malmön satama	11
	6.1.1 Kööpenhamina-Malmön satama – itsenäisistä satamista yhteisyritykseksi	11
	6.2 Hallandin-satama	12
	6.3 Ningbo-Zhoushan satama	13
7	HAMINAKOTKA SATAMA OY	13
8	HAMINAN JA KOTKAN SATAMIEN FUUSIOITUMINEN	19
	8.1 Satamaselvityksen ensimmäinen osa	21
	8.2 Satamaselvityksen toinen osa	22
	8.3 Päätös fuusiosta	23
9	FUUSIOLLE ASETETUT TAVOITTEET JA NIIDEN TOTEUTUMINEN	25
10	LIKENNETILASTOT	25
11	TULEVAISUUDEN KEHITYSKOhteet JA KILPAILUTILANNE	28
12	PÄÄTELMÄ	28
13	LÄHTEET	29

LIITEET

Liite 1. Haastattelu 16.04.2013

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön aihe on satamafuusio. Tarkemman satamafuusioitumisen tarkastelun kohteena opinnäytetyössä on HaminaKotka Satama Oy. Aihe on saatu Kymenlaakson Ammattikorkeakoululta, ja aihe on ajankohtainen, sillä 1.5.2011 Haminan ja Kotkan satamat fuusioituivat, ja tämä oli ensimmäinen kerta, kun Suomessa tapahtui satamien välinen fuusio. Satamien fuusioituminen aiheena on tärkeä, sillä Suomen satamissa on tulevana vuosina tapahtumassa muutoksia ja HaminaKotkan satama toimii tiennäyttäjänä näille muutoksille.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tehdä selvitys satamafuusioita koskevista seikoista ja selvittää tarkemmin HaminaKotkan sataman fuusiota koskevia asioita. Tähän opinnäytetyöhön sisältyy yleisiä asioita satamafuusioista, kuten esimerkiksi miksi fuusioita tapahtuu, miten ne tapahtuvat, milloin ne tapahtuvat, mitkä asiat ajavat satamia fuusioitumaan ja mitä fuusioista seuraa satamille ja niiden varassa toimiville yrityksille. Tämän lisäksi työssä mainitaan esimerkkejä maailmalla tapahtuneista satamafuusioista, kuten Kööpenhamina-Malmönsatamasta, josta on otettu mallia Suomen ensimmäiseen satamafuusioon. Työssä on tarkasteltu myös tilastotietoja fuusioitumista edeltäviltä ja sen jälkeisiltä vuosilta ja näiden avulla fuusioitumisen seurauksia ja mahdollisia hyötyjä ja haittoja on pyritty konkretisoimaan.

Työn tekemiseen on käytetty materiaaleja satamien omista asiakaslehdistä, toimintakeromuksista sekä satamia ja satamien fuusioitumisia koskevista lehtiartikkeleista. Näiden lähteiden lisäksi työssä on käytetty aihetta tukevaa kirjallisuutta ja suoritettu haastattelu koskien HaminaKotkan sataman fuusioitumista ja siihen liittyviä seikkoja.

2 SATAMIEN ROOLI LOGISTIIKKAKETJUSSA

Satamien rooli liikennejärjestelmässä on merkittävä, sillä satamat toimivat meriliikenteen ja maakuljetusmuotojen solmukohtana. Lähestulkoon kaikki Suomen vienti- ja tuontikuljetukset kulkevat satamien kautta. Tämän lisäksi tavaravirtoja satamissa kasvattava tekijä on transitokuljetukset. Edellytyksiä sille, että satamien kautta kuljetettaviin tavaravirtoihin

hin pystytään vaikuttamaan on se, että ymmärretään satamien toimintaa, ja niiden asiakkaiden tarpeita. (Likkanen P. 2012. 25.2.2013)

Meriteitse Suomen viennistä kuljetetaan noin 90 % ja tuonnista noin 70 %. Tämän vuoksi satamat ovatkin hyvine maa- ja meriyhteyksineen tärkeitä pisteitä elinkeinoelämän toimivuuden, tavarantuotannon sekä logistiikkapalveluiden kilpailukyvyn kannalta. Tuontikuljetukset kuljetetaan laivoilla tuontisatamiin, jotka siis toimivat tuotavan tavarankäsittelijöinä. Näistä tuontisatamista kyseiset tuontikuljetukset kuljetetaan maanteitse logistiikkakeskuksiin ja sieltä kuorma- ja pakettiautoilla jälleenmyyjille ja kauppoihin. On siis sanomattakin selvää, että sataman rooli kyseisessä ketjussa on elintärkeä. Vientiliikenteessä taas kontit kuljetetaan rekoilla vientisatamiin, jotka siis käsittelevät vietävää tavaraa. Näistä vientisatamista, kontit kuljetetaan meriteitse eurooppalaisiin syöttöliikenteensatamiin. (Liikennevirasto 2011. Liikenneolosuhteet 2035. 25.2.2013)

3 SUOMALAISET SATAMAT

Suomen pitkästä rannikkoviivasta johtuen Suomen satamaverkko on laaja ja satamien tavaravolyymi on melko pieni kansainvälisen mittapuun mukaan. Suomen laaja satamaverkko onkin siis kehittynyt nimenomaan hajallaan sijaitsevien tuotantolaitosten ja asutuksen vaikutuksesta. Satamat ovat yleensä erikoistuneita vain tiettyihin tavaralajeihin ja kilpailua esiintyy lähinnä vain kappaletavara- ja suuryksikköliikenteessä. (Liikennevirasto 2011. Liikenneolosuhteet 2035. 25.2.2013)

Suurin osa Suomen satamista on yleisiä kunnallisia satamia, ja tämän lisäksi osa satamista on kuntien omistamia liikelaitos- tai osakeyhtiömuotoisia satamia. (Liikennevirasto 2011. Liikenneolosuhteet 2035. 25.2.2013) Satamat ovat muuttuneet tämän vuosikymmenen aikana kuntien omistamiksi osakeyhtiöiksi johtuen kuntalain muutoksesta. (Rekimies 2011. 27.2.2013) Satamapalvelut eivät kuitenkaan kuulu tavanomaisiin kunnallisiin palveluihin. Kunnallisten satamien lisäksi Suomessa on teollisuuden omistamia teollisuussatamia ja yksityisiä yleisiä satamia. (Liikennevirasto 2011. Liikenneolosuhteet 2035. 25.2.2013)

Metsäteollisuuden tärkeimpiä vientisatamia ovat HaminaKotka, Rauma, Hanko, Kemi ja

Oulu. Metalliteollisuudelle tärkeitä satamia ovat taas Raahen, Tornion, Koverharin, Kokkolan ja Pori. Öljynjalostukselle tärkeitä satamia ovat Kilpilahti ja Naantali. Näiden satamien lisäksi Helsingin ja Turun satamat ovat ainoita varsinaisia yleissatamia. Helsingin ja Turun satamat siis viennin lisäksi palvelevat asiakkaita tuonnilla sekä toimivat vilkkaina matkustajasatamina. Näiden satamien lisäksi Suomen rannikolla sekä sisävesillä on muutamia pienempiä satamia, jotka koostaan huolimatta ovat merkittäviä työllistäjiä sijaitsemalleen alueelle. Työllistämistään johtuen, nämä satamat ovat merkittäviä kokonaiskansantaloudelle. (Naski 2004. 27.2.2013)

4 SATAMIEN KILPAILU ITÄMEREN ALUEELLA

Itämeren satamien välisestä kilpailun kovuudesta johtuen varsinkin pienet ja keskisuuret satamat tulevat erikoistumaan tulevaisuudessa yhä enemmän. Satamat pyrkivät luomaan asiakkailleen räätälöityjä logistiikkajärjestelmiä, jotka tuottavat lisäarvoa toiminnalle. Tämän lisäksi satamat koordinoivat tai toimivat yhteistyössä muiden palvelujen tarjoajien kanssa. Tästä johtuen satamat tullaankin tulevaisuudessa mieltämään palveluita tarjoaviksi logistiikka- ja jakelukeskuksiksi. Satamien onkin etsittävä omaa rooliaan maassa toimivien logistiikkayritysten toiminnasta ja edistettävä näin logistiikkakeskusten perustamista satamien läheisyyteen. Näin satamat nostavat omaa arvoaan ja kannattavuuttaan logistiikkaketjussa. Yksittäisillä panostusalueilla tapahtuva satamien välinen yhteistyö luo hyötyä kaikille sidosryhmän jäsenille. Tekemällä yhteistyötä satamat voivat laajentua erikoistumisalueidensa kautta ja luoda näin kattavamman palvelun satamia asiakkailleen.

Vienti- ja tuontiyritykset ovat satamille merkittävimpiä asiakkaita. Näille asiakkaille ja satamien asiakkaille yleensäkin tärkeimpiä palvelutasotekijöitä ovat kuljetusvarmuus, kustannustehokkuus, toimitusvarmuus, turvallisuus sekä tavarantoimituksen vaurioitumattomuus. Satamaoperaattoreille merkittävin näistä palvelutasotekijöistä on kustannustehokkuus. Tällä hetkellä kustannustehokkuus vaikuttaa kielteisesti satamien palvelutasoon, koska kilpailu on kovaa ja kovassa kilpailussa mahdollisuudet uusiin investointeihin ovat heikot. Tehokkuus satamassa koostuu fyysisestä infrastruktuurista, kuten esimerkiksi sataman koneista ja tietoliikenneyhteyksistä. Näiden asioiden lisäksi satamien tehokkuuteen vaikut-

taa muun muassa satamien työkuultuuri. (Naski 2004. 27.2.2013)

5 YLEISTÄ SATAMAFUUSIOSTA

Kuluneina vuosina on ollut paljon keskustelua siitä, mikä olisi kannattavin määrä satamia Suomessa. Selväksi on kuitenkin käynyt, että nykyinen 50 ulkomaankaupassa mukana olevaa satamaa on yksinkertaisesti liikaa. Satamilta vaaditaan jatkuvasti enemmän tehokkuutta, ja tämä taas pakottaa satamat miettimään uusia ratkaisuja, kuten esimerkiksi satamien yhdistymisiä, jotta asiat toimisivat tehokkaimmalla ja tuottavimmalla mahdollisella tavalla.

Esimerkkiä näyttäneen HaminaKotkan sataman toimitusjohtaja Kimmo Naskin mukaan Suomessa olisi muitakin satamapareja tai ryhmiä, joilla olisi hyvä potentiaali tehostaa toimintaansa toimimalla yhdessä. Yksi esimerkki mahdollisesta fuusiosta olisi Porin ja Rauman satamien yhtiöittäminen. Yksi perustelu tälle olisi se, että ne satamat jotka toimisivat edelläkävijöinä, tulisivat pärjäämään paremmin kuin sellaiset satamat, jotka vasta pakon edessä muuttaisivat toimintaansa. Perusteena tälle yhtiöittämiselle olisi myös se, että Rauman satama on yksi maan suurimmista vientisatamista ja Pori taas on kuudenneksi suurin tuontisatama. Yhteistoiminta nostaisi molempien satamien kilpailukykyä, näkyvyyttä sekä tehokkuutta, sillä satamien yhteinen tonnimäärä nostaisi sataman koko Suomen kolmanneksi suurimmaksi satamaksi.

Alla olevasta kuvasta 1 käyvät ilmi Suomessa pohdinnan alla olevat mahdolliset satamafuusiot.



KUVA 1. Suomen mahdolliset satamayhteistyöt

Kuten yllä olevasta kuvasta selviää, mahdollista yhteistyötä voisi tapahtua muun muassa Kemin ja Tornion, Oulun ja Raahen, Kokkolan ja Pietarsaaren Porin ja Rauman sekä Naantalien ja Turun satamissa.

5.1 SATAMIEN NYKYTILANNE

Satamien nykytilanteeseen vaikuttaa usea tekijä. Muun muassa metsäteollisuuden kehityksen suunta on vaikuttanut satamienkin toimintaan radikaalisti. Esimerkiksi Kymenlaaksossa UPM-Kymmene Oyj on sulkenut omistamansa Voikkaan ja Myllykosken paperitehtaat ja Stora Enso Oyj on sulkenut Summan paperitehtaan. Toisin sanoen metsäteollisuuden tavaraa ei liiku enää samalla volyymilla kuin kuluneina vuosina on liikkunut.

Lisäksi ympäristöasioihin liittyvät jatkuvasti kiristyvät direktiivit vaikuttavat kaikkiin kuljetusmuotoihin ja satamatoimintoihin sekä lyhyellä että pitkällä tähtäimellä. Kaikki satamat eivät ole kykeneviä reagoimaan direktiiveistä seuraaviin investointitarpeisiin, ja tämä taas mahdollisesti karsii varsinkin pieniä toimijoita alalta. Mahdollisia investointitarpeita ovat muun muassa rikkipäästöistä johtuvien jätteiden vastaanotto- ja käsittelykoneistot.

Meriteollisuuteen vaikuttavista direktiiveistä on varmaankin viisainta mainita uusi rikki-direktiivi, joka vaikuttaa todella suurella mittakaavalla suomalaiseen meriteollisuuteen vuoteen 2015 mennessä.

Satamien asiakaskunnat käyvät läpi rakennemuutoksia, ja näiden asiakaskuntien muutokset vaikuttavat taas suoraan satamien toimintaan. Tämä on myös yksi syy siihen, miksi satamien tulevaisuuden näkymät ovat muuttuneet radikaalisti muutaman viime vuoden aikana, ja on selvää, että satamat etsivät itselleen erilaisia kumppanuuksia ja yhdistymisiäkin tulee tapahtumaan.

Päätökset satamien mahdollisista yhdistymisistä kuuluvat satamille ja niiden omistajille. Satamaliitto ei puutu näihin tapahtumiin. Selvää on, että satamissa mietitään tällä hetkellä erilaisia mahdollisia strategioita, joihin sisällytetään tulevaisuuden palvelukokonaisuuksia ja verkostoja. Tällä hetkellä Suomen satamien tilanne heijastelee kansainvälisesti olemassa olevaa trendiä, jossa osan satamien toiminta on suurta ja osan taas pienempää ja tämän takia ketterämpää.

Satamien fuusioitumisesta on alettu puhumaan vasta lähivuosina, sillä vain muutama vuosi sitten taloustilanne oli erilainen eikä fuusioitumisessa nähty niin paljon hyviä puolia. Taloustilanteen negatiivisesta muutoksesta johtuen on satamien keskuudessa alettu nähdä liitoksista seuraavia hyötypuolia eri tavalla kuin muutama vuosi sitten. Kun keskinäistä kilpailua ei enää olisi, pystyisivät satamat keskittymään yhteisen edun tavoitteluun, ja näin varoja pystyttäisiin hyödyntämään harkitummin ja tehokkaammin. (ProLogistiikka.pdf 3.3.2013)

6 ESIMERKKEJÄ MAAILMALTA

Vaikka vuonna 2011 tapahtunut satamafuusio on ensimmäinen Suomessa tapahtunut satamafuusio, on maailmalla kuitenkin satamafuusioita tapahtunut jo aiemmin. Näistä tapahtuneista satamafuusioista on hyödynnetty tietoja Suomessa tapahtuneeseen satamafuusioon. Satamafuusioita on tapahtunut muun muassa Tanskassa, Ruotsissa, Kiinassa, Hollannissa sekä Puolassa.

6.1 KÖÖPENHAMINA-MALMÖN SATAMA

Ensimmäistä kertaa historiassa kaksi satamaa eri maista yhtenäisti satamatoimintonsa yhdeksi yhtiöksi, jolla on yksi organisaatio ja yksi laillinen päätösvalta. Kööpenhaminan ja Malmön satamat fuusioituivat. Näin syntyi Kööpenhamina-Malmösatama, joka perustettiin vuonna 2001 seurauksena Kööpenhaminan ja Malmön satamien satama- ja terminaalitoimintojen fuusioitumisesta. Näiden kahden sataman fuusioituminen oli seurausta vuonna 1997 käydystä keskustelusta, jossa käsiteltiin Öresundin sillan avaamista ja sen merkitystä Kööpenhaminan ja Malmön satamille. Kyseisen sillan rakentaminen merkitsi nykyisen rajaliikennemuodon päättymistä ja äkillistä kasvua sekä Kööpenhaminan että Malmön satamien läpikulkevaan tavara- sekä matkustajaliikenteeseen. Kööpenhaminan ja Malmön välille rakennettu silta avasi uusia mahdollisuuksia kuljetuksille ja logistiikalle. Sillan rakentaminen vaikutti logistiikkatoimintoihin siten, että sen avulla yritykset säästivät aikaa ja rahaa. Vuoden 2001 fuusioitumisen jälkeen Kööpenhamina-Malmö satama on kasvattanut myyntiään 70 %:lla ja vuosittaiset tulot ovat moninkertaistuneet. (Copenhagen Malmö Port. Company history. 4.3.2013)

6.1.1 KÖÖPENHAMINA-MALMÖN SATAMA - ITSENÄISISTÄ SATAMISTA YHTEISYRITYKSEKSI

Kööpenhaminan ja Malmön satamien toimitusjohtajat tapasivat vuonna 1997, ja silloin tapaamisen aiheena mahdollinen yhteistyö näiden kahden sataman välillä. Merkittävimmiksi asioiksi kokouksessa nousi satamien yhteistyöstä seuraava potentiaalinen kasvu ja tätä kautta kilpailukyvyyn ja aseman nostaminen hallitsevilla markkinoilla. Ensimmäisen tapaamisen seurauksena alettiin mahdollisen yhteistyön hyötyjä tutkia tarkemmin. Yhteistyön muotoa ei vielä ollut päätetty, joten kaikki mahdolliset vaihtoehdot olivat auki aina markkinointiyhteistyöstä fuusioitumiseen. Satamat perustivat työryhmät, jotka selvittäisivät erilaisia mahdollisuuksia ja seurauksia mitä erilaisista yhteistyömuodoista mahdollisesti seuraisi.

Vuonna 1998 järjestettiin tapaaminen, jossa molempien satamien johto tapasi toisensa jäl-

leen. Tässä järjestetyssä tapaamisessa satamat yhdessä päättivät tähdätä satamien fuusioitumiseen, sillä todettiin, että fuusioitumisella saavutettaisiin paras mahdollinen tapa luoda vahva, rajat ylittävä yhteistyö.

Vuonna 1999 satamat päättivät perustaa yhteisyrityksen operoimaan molempia satamia. Tämän yhteisyrityksen tavoitteena oli pystyä toimimaan vuoteen 2000 mennessä, kuusi kuukautta ennen Öresundin sillan avaamista. Vuonna 2000 Kööpenhaminan ja Malmön satamat sulautuivat yhteisyritykseksi, joka tuli nimeltään olemaan Kööpenhamina-Malmö satama. Satamissa toimivien muiden asiakkaiden ja alihankkijoiden suhtautuminen tapahtuneeseen fuusioon oli myönteinen, ja he kokivat, että fuusioitumisesta olisi hyötyä myös heidän omaan toimintaansa. (Copenhagen Malmö Port. Milestones. 4.3.2013) (Copenhagen Malmö Port. Petterson. 4.3.2013)

6.2 HALLANDIN SATAMA

Toinen mainittava satamafuusioituminen mainittakoon naapuristamme Ruotsista. Halmstadin sekä Varbergin satamat fuusioituivat vuoden 2012 lopulla yhdeksi yritykseksi, joka otti nimekseen Hallandin satama. Hallandin sataman omistavat Halmstadin sekä Varberginkunnat, ja omistus on jaettu puoliksi näiden kuntien kesken. Satamat sijaitsevat noin 60 kilometrin päästä toisistaan Ruotsin länsirannikolla.

Nämä kaksi kyseistä satamaa ovat suurimmat ruotsalaiset metsäteollisuuden satamat, ja tämän lisäksi satamissa käsitellään kuivabulkkia, nestebulkkia, metalleja sekä projektirahteja. Molemmat satamat käsittelevät myös roro- sekä konttilaivoja. Tämän lisäksi Halmstad käsittelee noin 100 000 autoa per vuosi ja näiden kahden sataman tonnimäärät yhdistettäessä Hallandin satama sijoittuu Ruotsin kymmenen suurimman sataman joukkoon. (worldcargonews.com. 4.3.2013)

Tässäkin tapauksessa fuusioitumisesta koituvat hyödyt ovat suuret, sillä näin satamat yhdistyessään kuuluvat Ruotsin suurimpien satamien joukkoon ja sen toimintapotentiaali kasvoi huomattavasti verrattuna siihen, mitä se oli satamien toimiessa omillaan.

6.3 NINGBO-ZHOUSHAN SATAMA

Ningbon satama sekä Zhoushan satama fuusioituivat yhdeksi yritykseksi nimeltään Ningbo-Zhoushan satama. Nämä kaksi satamaa ovat Kiinan syvämerisatamia, ja yhdistyessään niiden tavoitteena oli kasvaa maailman kolmanneksi suurimmaksi satamaksi. Ningbo-Zhoushan satama aloitti toimintansa vuonna 2006. Ningbo-Zhoushan suursatama koostuu yli kahdestakymmenestä satama-alueesta ja kuuluu maailman kaikkein suurimpien satamien joukkoon rahtimääränsä puolesta. (China Business Council for Sustainable Development. 4.3.2013)

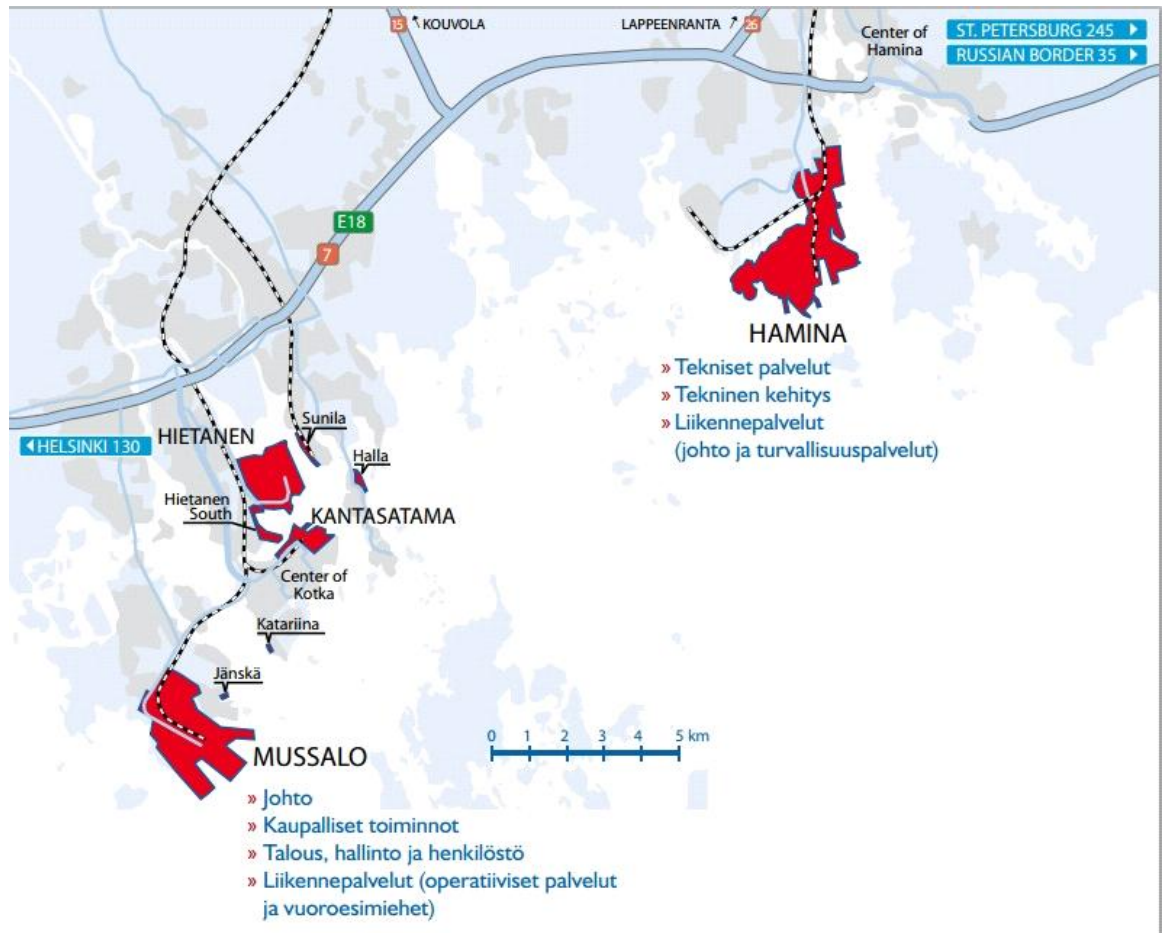
Vuosina 2009-2011 Rotterdamin sataman laatiman listan mukaan Ningbo-Zhoushan satama sijoittui kokonaisrahtimääränsä puolesta maailmanlistan toiselle sijalle. (Port of Rotterdam. Port statistics 2011. 4.3.2013)

7 HAMINAKOTKA SATAMA OY

HaminaKotka Satama Oy on perustettu 1.5.2011. Sen tavaraliikenne on noin 16,5 miljoonaa tonnia per vuosi ja liikevaihto noin 45 miljoonaa euroa. Sataman toiminnasta vastaa HaminaKotka Satama -osakeyhtiö. Sataman toimitusjohtajana toimii Kimmo Naski ja työntekijöitä on noin 100. HaminaKotkan sataman kokonaistyöllistävä vaikutus on noin 7000 ihmistä. HaminaKotkan satama on Kotkan ja Haminan kaupungeissa satamatoimintoja hallinnoiva osakeyhtiö. Osakeyhtiön kaikki osakkeet ovat täysin Kotkan ja Haminan kaupunkien omistuksessa. Yhtiöstä 60 %:n omistus kuuluu Kotkalle ja 40 %:n osuus Haminalle. Tämän lisäksi yhtiökonserniin kuuluu Kotkan Satamatalot Oy, joka on HaminaKotka Satama Oy:n tytäryhtiö ja toimii alueella varasto-, toimisto- sekä kenttätilojen vuokraajana.

HaminaKotkan satama hallitsee Suomen satamamarkkinoita Itämeren uusimpana ja suurimpana yleis-, vienti-, kontti- ja transitosatamana. HaminaKotkan satama palvelee kaikkia lastityyppejä. Näihin lastityyppeihin siis kuuluvat kontti, roro, nestebulk, kuivabulk,

lolo, projektilastit, matkustajaliikenne sekä monipuoliset arvonlisäpalvelut. HaminaKotkan satama tarjoaa asiakkailleen täyden palvelun logistiikan ja toimii teollisuuden keskuksena ja pystyy tarjoamaan asiakaskunnalleen erinomaiset yhteydet Itämeren alueelle, Eurooppaan, Aasiaan sekä Suomen itäisimpänä satamana tietysti myös Venäjälle, sillä sijaitseehan HaminaKotkan sataman itäisin alue vain 35 kilometrin päässä Venäjän rajasta.



KUVA 2. HaminaKotka Satama Oy:n satamat

HaminaKotkan sataman suuruudesta kertoo sen Itämeren alueella oleva ainutlaatuinen 1100 hehtaarin maa-alue, johon on keskittynyt logistiikka, teollisuus sekä ahtaustoiminnot. Tämän lisäksi HaminaKotka Satama Oy:llä on omistuksessaan 1400 hehtaaria merialuetta, laitureita 8,6 kilometrin matkalta, 75 laivapaikkaa, varastotiloja 1,1 miljoonaa ne-

liötä, säiliökapasiteettia 800 000 kuutiota sekä raiteita 80 kilometrin pituisesti.

Laadun HaminaKotkan satamassa takaa HaminaKotka Satama Oy:n käytössä oleva toimintajärjestelmä, joka koostuu sertifioidusta ympäristö- ja laatuajärjestelmästä. Tämä toimintajärjestelmä pyrkii parantamaan sataman kokonaisvaltaista toimintaa sekä kehittämään laatua ja ympäristönsuojeluun liittyviä asioita jatkuvasti. Tämän avulla HaminaKotkan satama pystyy paremmin palvelemaan asiakkaitaan sekä edistämään sataman toiminta-alueella olevien yritysten kilpailukykyä. (Port of HaminaKotka. HaminaKotka Satama Oy. 6.3.2013)

HaminaKotka Satama Oy omistaa seuraavat satamat:

HAMINA



KUVA 3. Haminan satama

Haminan satama sijaitsee Haminassa, siellä laituria on 3 kilometrin pituudelta, laituri-paikkoja 27, konttinostureita 3 kpl sekä useita mobiilinostureita. Haminan satamassa hoidetaan roro-, kontti-, lolo-, bulk-, neste- sekä kaasukuljetuksia.

HALLANSATAMA / KOTKA



KUVA 4.Hallan satama

Hallan satama sijaitsee Hallassa ja siellä laiturimatkaa on 210 metriä, laivapaikkoja neljä ja alueella hoidetaan lolo-kuljetuksia.

MUSSALONSATAMA / KOTKA



KUVA 5.Mussalon satama

Mussalon satama sijaitsee Mussalossa ja siellä hoidetaan, kontti-, bulk- sekä nestekuljetuksia. Laituria Mussalon satamassa on yhteensä noin 2,5 kilometrin pituudelta, laivapaikkoja 18 ja nostureita 11 kappaletta.

KANTASATAMA / KOTKA



KUVA 6.Kantasatama

Kantasatamassa HaminaKotka Satama Oy:llä on laituria 962 metrin matkalta, laivapaikkoja satamassa on 8, ja ne on tarkoitettu lolo- ja roro-aluksille.

HIETANEN / KOTKA



KUVA 7. Hietasen satama

Hietasessa laituria on 1081 metrin edestä. Laivapaikkoja satamassa on 6 ja ne on tarkoitettu roro-aluksille.

HIETANEN ETELÄ / KOTKA



KUVA 8. Hietanen Etelä

Hietanen Etelässä laituria on 360 metriä, laivapaikkoja 4 ja ne on tarkoitettu bulk-aluksille.

SUNILA



KUVA 9. Sunilan satama

Sunilassa laituria on HaminaKotkan sataman omistuksessa 200 metriä ja laivapaikkoja 2 kappaletta. Nämä laivapaikat ovat tarkoitettu bulk-aluksille.

(Port Of HaminaKotka. Sataman osat. 10.3.2013)

8 HAMINAN JA KOTKAN SATAMIEN FUUSIOITUMINEN

Vuosina 2007 - 2008 satamien kokonaisliikenteen kasvu oli vielä kovassa noususuhdanteessa varsinkin Venäjän suuntaan, mutta sitten asiat muuttuivat. Satamaliikenteen kasvu pysähtyi äkillisesti, kun maailmassa koitti talouskriisin aikakausi. Tämän lisäksi Venäjäl-

lä alettiin tehdä investointeja Venäjän omiin satamiin. Tämän vuoksi satamien kauttakululiikenne Venäjälle hiljeni tyystin, ja sen lisäksi Suomessa alettiin ajaa tehtaita alas. Kaikki tämä vaikutti radikaalisti satamien toimintaan, sillä suurin osa liikenteestä koostui juuri näistä tekijöistä. Ainut ennallaan pysyvä asia oli paperiteollisuuden kehitys, mutta sen silloisessa mittapuussa se ei satamille riittänyt vaan tavaravirtoja tarvittaisiin muualta. Tiedossa oli se, että laman jälkeisellä Venäjällä tulisi olemaan loistavat kasvumahdollisuudet, mutta laman lopusta ei kukaan ollut tietoa. Satamien yhteistyöllä pystyttiin välttämään päällekkäiset investoinnit ja hyödyntämään tehokkaammin satamien vahvuuksia keskittämällä erityyppiset liikennemuodot niille sopivimpiin sataman osiin. Myös metsäteollisuuden toimijoiden suunnalta annettiin kannatusta kyseiselle yhteistyölle, sillä näin myös metsäteollisuuden alan kustannukset pienenisivät satamien tehokkaammalla liikenteenhoidolla. Myös yhtenä tärkeänä asiana yhteistyöstä saatavista hyödyistä nähtiin se, että toimimalla yhdessä satamat kasvattaisivat kilpailukykyään huomattavasti muihin satamiin nähden sen sijaan, että satamien läheisestä sijainnistaan johtuen kilpailisivat keskenään. (Haastattelu 16.4.2013) (YLE Kymenlaakso)

Haminan osalta uudet päättäjät halusivat nähdä sataman kehitystä laajemmin uudelta pohjalta, ja se oli heillä myös vaaliteemana vuoden 2008 vaaleissa. Vuoden 2009 aikana ensimmäinen konkreettinen toimenpide oli Haminan sataman sisäisten ongelmakohtien ratkaiseminen, minkä seurauksena alettiin miettiä mahdollista yhteistyötä Kotkan sataman kanssa. Kun Haminan sataman sisäisten asioiden elvyttäminen oli saatu suoritettua, oli Haminan satama valmis aloittamaan selvitykset mahdollisista yhteistyömuodoista Kotkan sataman kanssa. Satamien välinen yhteistyö oli molemmille satamille yhteinen intressi. (Haastattelu 16.4.2013)

Kaiken tapahtuneen seurauksena oli aika alkaa miettiä erilaisia mahdollisuuksia, jotta markkinaosuutta saataisiin taas kasvatettua. Näin Haminan ja Kotkan satamien yhdistämisestä alettiin pitää hyvänä mahdollisuutena molempien satamien profiilin nostamiselle. Ensimmäinen konkreettinen toimenpide satamien varsinaista fuusioitumista kohti oli, kun Haminan nykyinen apulaiskaupunginjohtaja ja silloinen Haminan sataman satamajohtaja Kari Halonen ja Kotkan sataman johtaja Kimmo Naski lähettivät yhdessä laaditun kirjeen satamien omistajille, jossa suositeltiin selvityksen tekemistä mahdollisista yhteistyömuo-

doista. (Haastattelu 16.4.2013) (YLE Kymenlaakso. Kotkan satama lähtee kaverin apajille. 12.3.2013)

Selvitystä satamien mahdollisista yhteistyömuodoista tekemään koottiin ryhmä Kotkan sekä Haminan poliitikoista sekä satamajohtajista, ja kokouksissa oli myös mukana sataman edustajia vastaamassa kokouksissa esiin nouseviin kysymyksiin, joihin tarvittiin parempaa asiantuntevuutta. Prosessin alussa otettiin kaikki mahdolliset yhteistyömuodot harkintaan aina pelkästä tiedonvaihdesta yhteisyritykseen. Ensimmäisessä osassa satamaselvitystä selvitettiin molempien satamien sen hetkinen logistinen, taloudellinen sekä hallinnollinen tilanne. Näiden asioiden ohella työryhmän tilaamassa raportissa tarkasteltiin myös Suomenlahden ja Itämeren alueen meriliikenteen markkinatilannetta sekä alueen markkinoihin vaikuttavia muita tekijöitä, kuten esimerkiksi satamille tärkeiden teollisuusalojen näkymiä.

8.1 SATAMASELVITYKSEN ENSIMMÄINEN OSA

Ensimmäistä selvitystä tekemään valittiin viidestä ehdokkaasta pyydettyjen tarjousten perusteella Turun yliopiston merenkulkualan koulutus ja tutkimuskeskus. Tätä ensimmäistä selvitystä johtamaan valittiin maan harvoista merenkulkualan asiantuntijoista professori Juhani Vainio. Työryhmän raportissa selvitettiin erilaisia yhteistyömalleja, jotka soveltuisivat parhaiten satama-alalle. Tämän kyseisen raportin, jonka suoritti Juhani Vainion johtama tutkimuskonsortio, keskeiseksi osaksi muodostui lähes 50 henkilölle suoritettu haastattelututkimus. Haastateltavia olivat muun muassa kuntien päättäjät (15 kpl), erilaiset asiantuntijat (15 kpl, esimerkiksi Logistiikka-lehdestä, yrityksen päättäjiä, kauppakamari, tulli, Elinkeinoelämän keskusliitto, hovioikeuden presidentti ja liikenneministeriö) sekä yritysten johtajia (20 kpl). Tässä tutkimuksessa selvitettiin satamien asiakkaiden, päättäjien sekä asiantuntijoiden näkemyksiä satamien mahdollisesta yhteistyöstä.

Ensimmäisen selvityksen kehittämisvaihtoehtoiksi nousivat yhteisyritys, yhteisyksikkö, ja fuusio. Yhteisyrityksessä muodostettaisiin kokonaan uusi yritys operoimaan satamia. Yhteisyksikössä suoritettaisiin markkinointia siten, että satamat näkyisivät asiakkaille yhteisenä yksikkönä. Näille kolmelle vaihtoehdolle suoritettiin logistinen hyötyanalyysi. Ensimmäisessä osassa satamaraporttia raportin tekijät saivat haastatteluidensa ja logisti-

sen tutkimuksensa perusteella parhaaksi suositeltavaksi vaihtoehtoksi satamayhtiöiden fuusioitumisen. Päätöksessään työryhmä totesi, että molemmat satamat ovat hyvässä fyysisessä kunnossa, mutta keskinäinen kilpailu on kovaa. Tavoitteena tulisi olla keskinäisen työnjaon parantaminen ja satamien kapasiteettien tehokkaampi hyödyntäminen. Eniten tähän kyseiseen päätökseen vaikuttivat juuri asiantuntijoiden haastattelut sekä Kotkan ja Haminan satamissa toimivien keskeisten yritysten kannanotot. (Haastattelu 16.4.2013)

8.2 SATAMASELVITYKSEN TOINEN OSA

Selvityksen toista osaa tekemään valittiin konsulttiyritys KPMG Oy. Tähän vaihtoehtoon päädyttiin kilpailutuksella, jossa tarjous oli pyydetty seitsemältä yritykseltä. Tarjouksen kilpailuttaminen oli pakollinen, sillä selvityksessä oli käytössä ulkopuolista julkista rahoitusta. Tutkimuksen toisessa osassa selvitettiin eri yhteistyömuotojen taloudelliset seuraamukset satamille sekä liiketaloudelliset perusteet haasteineen ja hyötyineen. Tämän lisäksi toisessa osassa arvioitiin molempien satamien varallisuus ja erilaisia mahdollisia vaihtoehtoja tarkasteltiin myös molempien satamien ja niiden omistajakuntien sekä aluetaloudellisten vaikutusten näkökulmasta. Myös KPMG Oy päätyi esittämään parhaana vaihtoehtona satamayhtiöiden fuusioitumista. Näin yritys saavuttaisi kaikista vaihtoehdoista, parhaan mahdollisen liikevaihdon kasvun sekä säästäisi kuluja muun muassa siten, että päällekkäisiä investointeja ei enää tapahtuisi. KPMG Oy:n vuoteen 2014 ulottuvan tarkastelujakson avulla selvisi se, että erillään toimimalla satamat ovat selvästi kannattamattomampia kuin fuusiossa toimiessaan. Tässä vaiheessa selvitystä arvioitiin investoinneissa, fuusion tapahtuessa, säästettävän 60 miljoonaa euroa vuosien 2010 - 2020 välillä ja yhteisen liikevaihdon arvioitiin kasvavan 15 - 30 miljoonaa euroa vuosina 2010 - 2014.

Satamien selvityksen toisessa osassa todettiin ensimmäisen osan tapaan satamien kehitysnäkymät huomattavasti parempina niiden toimiessa yhdessä kuin itsenäisinä satamina. Yhdistämällä satamat ja niiden resurssit sekä koordinoimalla tavaraliikenne uudelleen olisi tutkimuksen mukaan mahdollista luoda kilpailukykyinen ja Suomen ylivoimaisesti suurin yleis-, vienti, transito-, kontti- ja autosatama.

KPMG Oy:n tekemä selvitys vahvisti siis keskeisiltä osilta Juhani Vainion työryhmän en-

simmäisen selvityksen tutkimustulokset. KPMG Oy päätyikin suosittelemaan nopeaa etenemistä ja totesi, että nopealla etenemisellä satamien olisi mahdollista aloittaa jo vuoden 2011 alusta. Satamaselvitystyöryhmien suoritettua työnsä päätöksenteko siirtyi molempien kaupunkien omiin organisaatioihin, joissa päätökset tehdään kaupunginvaltuustoissa. (Haastattelu 16.04.2013) (Kotka-Hamina satamaselvitystyöryhmän lehdistötiedote. Port of HaminaKotka. 20.3.2013)

8.3 PÄÄTÖS FUUSIOSTA

Satamien yhdistämistä puoltavien ulkopuolisten konsulttien laatimat selvitysraportit valmistuivat lopullisesti vuoden 2010 syksyllä, ja nämä raportit toimivat pohjana päätöksenteolle, mutta varsinainen päätöksenteko tapahtui Kotkan sekä Haminan kaupunkien valtuustoissa. Molempien kaupunkien johtavissa luottamustehtävissä toimivista henkilöistä muodostettu suuri kokoinen satamaselvitystyöryhmä jatkoi työtään raporttien pohjalta, ja tämän lisäksi pienemmissä työryhmissä valmisteltiin esitettäviä asioita. Satamaselvitystyöryhmä järjesti 22.9.2011 kokouksen, jossa käsiteltiin työryhmien työstämiä selvityksiä satamien yhdistymiseen liittyvistä seikoista. Asia eteni tämän selvitystyöryhmän kokouksen jälkeen 22.10.2011 sekä 25.10.2011 kaupunkienhallitusten pitämässä kokouksissa, joissa molempien kaupunkien kaupunginhallitukset päätyivät yksimielisesti esittämään satamien yhdistymistä omille kaupunginvaltuustoilleen. Tässä vaiheessa prosessia Kotka-Haminan satamaselvitystyöryhmä näki HaminaKotka Satama Oy:n, josta 60 prosenttia omistaisi Kotkan kaupunki sekä 40 prosenttia omistaisi Haminan kaupunki.

Kaupunginvaltuustojen kokoukset pidettiin 8.11.2010, ja niissä asiasta päätettiin siten, että Kotkan ja Haminan satamayhtiöt fuusioitaisiin. Järjestetyssä kaupunginvaltuuston kokouksessa päätettiin, että satama aloittaisi toimintansa 1.5.2011.

Koska kahden sataman fuusioituminen Suomessa oli uusi asia, haettiin kokemuspohjaista tietoa maailmalta. Tiedossa oli, että Kööpenhaminan ja Malmön satamat olivat fuusioituneet, joten fuusioitumisesta vastaavat jäsenet suorittivat kahden päivän vierailun fuusioituneeseen KööpenhaminaMalmön satamaan. Tämän vierailun tarkoituksena oli kerätä tietoa jota pystyttäisiin hyödyntämään Haminan ja Kotkan satamien fuusioitumisessa. Tietoa

saatiin sataman edustajilta sekä omistajien edustajilta. KööpenhaminaMalmö sataman lisäksi fuusioitumiseen liittyvää tietoa kerättiin myös muun muassa kahdesta puolalaisesta fuusioituneesta satamasta, jotka olivat Szececin ja Swinoujscien. Näihin satamiin ei kuitenkaan vierailua suoritettu. Lisäksi apuna toimivat myös Hollantilaiset Terneuzen ja Vlissingenin satamat, jotka olivat myös jo fuusioituneet keskenään. Myöskään näihin satamiin ei vierailua suoritettu vaan tietoa saatiin viestien vaihdolla. (Haastattelu 16.4.2013)

Päätös Haminan sekä Kotkan satamien yhdistämisestä annettiin 8.11.2010. Asiakkaiden ja toimijoiden puolelta fuusioitumiseen suhtauduttiin positiivisella asenteella. Ajatusta fuusioitumisesta kannustivat ja tukivat kaikki. Fuusioitumisen käynnistyminen tapahtui 9.12.2010. Tässä käynnistymispäätöksessä päätettiin pääosa-alueet, joihin perustettiin omat projektiryhmät. Näitä pääosa-alueita olivat muun muassa:

- Johtaminen
- Markkinointi
- Henkilöstö
- Talous
- Oikeudelliset kysymykset

Projektiryhmien työskentely oli tärkein vaihe yhdistymisprosessia. Jokaisen projektiryhmän vetäjänä toimi ulkopuolinen henkilö, joka koordinoi yhteistyössä toisen projektin osa-alueen vetäjän kanssa. Näin projekti eteni kontrolloidusti ja sellaisten henkilöiden alaisuudessa, joilla oli kokemusta fuusioprosessista. Tämän valmistumisvaiheen aikana ryhmät pitivät yhteispalavereja, joissa käytiin läpi päällekkäisiä asioita ja sovittiin niistä. Lisäksi hoidettiin fuusiolainmukaiset tiedottamiset henkilöstölle ja asiakkaille sekä pidettiin yhteispalavereita luottamushenkilöiden kanssa, joissa läpikäytiin asioiden taustat ja kerrottiin, mitä seuraavaksi tulee tapahtumaan.

Haasteena fuusioitumisessa oli äärimmäisen lyhyt valmisteluaika, joka oli vain kuusi kuukautta. Kiireellisestä aikataulusta selvittiin tekemällä normaalin työn ohella pidempiä työpäiviä ja asioita hoidettiin talkoohengellä. Tämän lisäksi asioita priorisoitiin niiden

tärkeyden mukaan. Prosessin aikana luotiin selkeät listat asioista, joiden piti olla selvitettyinä ennen 1.5.2011, jolloin HaminaKotka Satama Oy:n toiminta alkoi. Näitä asioita olivat muun muassa tietohallintoon liittyvät päätökset ja hankinnat, henkilöstö ja palkka-asioista sopiminen sekä uuden organisaation mukaiset toimitilajärjestelyt. Tämän jälkeen siirryttiin hoitamaan niitä asioita, jotka olivat myös tärkeitä mutta eivät välttämättömiä toteuttaa ennen sataman toiminnan alkamista. (Haastattelu 16.4.2013) (Kotka-Hamina satamaselvitystyöryhmän lehdistötiedote. Port of HaminaKotka 20.3.2013)

9 FUUSIOLLE ASETETUT TAVOITTEET JA NIIDEN TOTEUTUMINEN

Fuusion keskeisin tavoite oli investointien jäädyttäminen, jossa on onnistuttu sataprosenttisesti. Asetetut liikennetavoitteet ylitettiin vuonna 2011, mutta vuonna 2012 liikennetavoitteet alitettiin. Yhtenä tavoitteena oli myös asiakashyöty. Tässä tavoitteessa on suoriututtu kiitettävästi, sillä fuusio on tukenut muiden toimijoiden yritystoimintaa. Esimerkkinä mainittakoon se, että varustamot ovat ilmaisseet olevansa erittäin tyytyväisiä tapahtuneisiin muutoksiin. (Haastattelu 16.4.2013)

10 LIIKENNETILASTOT

HaminaKotka Satama Oy:n kaupallinen johtaja Kyösti Mannonen kertoo HaminaKotkan sataman liikennetilastojen olevan tällä hetkellä hyvällä mallilla. Autoliikenne on viime kuukausina kasvanut ja on myös edelleen kasvussa. Metsäteollisuuden osuus on kasvanut kokonaisuutena vaikka yksittäisenä tuotteena sen merkitys satamalle on vähentynyt. Kauttakulku- sekä tuontiliikenne ovat pysyneet ennallaan. Nesteiden osalta HaminaKotkan satama on summana plussalla ja varsinkin vuodet 2011 – 2012 olivat hyvät, mutta vuonna 2013 tulos on vähän laskenut. Bulkin osuus on lannotteiden myötä kasvanut. Projektikuljetuksissa Mannonen mainitsee olevan isot mahdollisuudet sekä hyvät näkymät. (Haastattelu 16.4.2013)

Alla olevat HaminaKotka Satama Oy:n vuoden 2012 ja 2013 tilastot antavat katsauksen-

liikennetilastoihin

konkreettisimmin

lukujen

muodossa:

2012

**LIIKENNETILASTO**

4.1.2013

	Joulukuu	Tammikuu- Joulukuu	Tammikuu- Joulukuu	MUUTOS
	TONNIA	TONNIA	TONNIA	%
	2012	2012	2011	
VIENTI*				
Kuivabulk	178 278	1 172 111	213 681	448,5 %
Nestebulk	228 506	2 325 601	2 250 833	3,3 %
Puutavara	91 088	1 179 442	1 185 950	-0,5 %
Sellu	114 617	1 120 129	1 006 367	11,3 %
Paperi	214 324	2 810 618	3 084 332	-8,9 %
Kappaletavara	23 423	381 525	1 212 594	-68,5 %
Muu tavara	30 980	737 896	1 988 216	-62,9 %
Yhteensä	881 216	9 727 322	10 941 973	-11,1 %
TUONTI**				
Kuivabulk	50 814	526 046	656 969	-19,9 %
Nestebulk	77 429	1 072 810	705 846	52,0 %
Raakapuu	83 066	870 811	1 004 141	-13,3 %
Kappaletavara	137 371	2 052 319	2 195 116	-6,5 %
Muu tavara	30 113	271 699	560 751	-51,5 %
Yhteensä	378 793	4 793 685	5 122 823	-6,4 %
SATAMALIIKENNE YHTEENSÄ	1 260 009	14 521 007	16 064 796	-9,6 %
TAVARALIIKENTEESTÄ:				
Kauttakululiikenne ***	403 695	4 323 557	3 427 923	26,1 %
Kotimaanliikenne	119 706	1 012 413	819 065	23,6 %
Kontit TEU-yksiköissä	50 453	631 040	612 598	3,0 %
RoRo-yksiköt	1 333	22 904	26 617	-13,9 %
Autot (kpl)	12 878	115 877	105 212	10,1 %
Alusliikenne (kpl)	217	2 797	3 213	-12,9 %

* Sisältää myös viennin transiton

** Sisältää myös tuonnin transiton

*** Sisältää tuonnin ja viennin transiton

2013

**LIIKENNETILASTO**

4.4.2013

	Maaliskuu	Tammikuu- Maaliskuu	Tammikuu- Maaliskuu	MUUTOS
	TONNIA	TONNIA	TONNIA	%
	2013	2013	2012	
VIENTI*				
Kuivabulk	85 534	314 382	222 397	41,4 %
Nestebulk	217 404	581 333	744 352	-21,9 %
Puutavara	114 315	316 749	297 795	6,4 %
Sellu	136 003	366 954	314 261	16,8 %
Paperi	249 214	759 840	661 848	14,8 %
Kappaletavara	38 127	99 121	109 335	-9,3 %
Muu tavara	30 051	89 525	123 225	-27,3 %
Yhteensä	870 648	2 527 904	2 473 213	2,2 %
TUONTI**				
Kuivabulk	48 962	105 713	118 779	-11,0 %
Nestebulk	74 360	240 120	221 971	8,2 %
Raakapuu	90 154	273 154	199 082	37,2 %
Kappaletavara	178 151	502 670	504 607	-0,4 %
Muu tavara	25 669	75 133	62 316	20,6 %
Yhteensä	417 296	1 196 790	1 106 755	8,1 %
SATAMALIIKENNE YHTEENSÄ	1 287 944	3 724 694	3 579 968	4,0 %
TAVARALIIKENTEESTÄ:				
Kauttakulkuliikenne ***	343 348	1 059 626	1 050 774	0,8 %
Kotimaanliikenne	90 280	256 083	312 182	-18,0 %
Kontit TEU-yksiköissä	55 579	159 401	153 991	3,5 %
RoRo-yksiköt	2 115	5 866	5 620	4,4 %
Autot (kpl)	12 099	27 786	17 383	59,8 %
Alusliikenne (kpl)	225	651	668	-2,5 %

* Sisältää myös viennin transiton

** Sisältää myös tuonnin transiton

*** Sisältää tuonnin ja viennin transiton

11 TULEVAISUUDEN KEHITYSKOhteET JA KILPAILUTILANNE

Tärkeimpinä tulevaisuuden kehityskohteina Kyösti Mannonen, joka on HaminaKotka Satama Oy:n kaupallinen johtaja, mainitsee haastattelussa kauttakulkuliikenteen (sisältäen nesteen, bulkin, projektit ja autot), metsäteollisuuden ja konttiliikenteen. Lisäksi tavoitteena ovat hyvät laivayhteydet Eurooppaan sekä laivojen tiheät frekvenssit, millä mahdollistetaan asiakkaiden tuotteille hyvät ja nopeat yhteydet niiden markkinoille.

Kotimaan kilpailutilanteen osalta Mannonen uskoo HaminaKotkan sataman markkinaosuuden säilyvän ennallaan myös tulevaisuudessa. Kotimaassa toimijoiden keskuudessa vallitsee yleinen näkemys suurempien yksiköiden kannattavuudesta ja tätä kautta keskittymisestä. Ulkomaisten satamien osalta hän kokee suurimpana kauttakulkuliikenteen kilpailijoina Pietarin Broncan sataman sekä Baltian satamat.

12 PÄÄTELMÄ

Kaiken edellä mainitun perusteella voi todeta, että satamissa ovat asiat muuttumassa. Kiristyvät direktiivit, maailmalla vaikuttavat trendit ja kiristynvä satamien välinen kilpailu ovat niitä asioita, joita satamassa toimivien operaattorien sekä muiden yritysten on tarkkailtava tarkasti. Suuremmilla yksiköillä, nopealla mukautumisella, oikeilla ratkaisuilla oikeaan aikaan sekä investoinneilla satamat pystyvät hyödyntämään tulevat muutokset edukseen. Varsinkin Suomessa vaikuttavien satamien on otettava asiantuntijoiden mielipiteistä ja lausunnoista opikseen ja mietittävä keinoja ja mahdollisia yhteistyökumppaneita, joiden avulla satamat pystyvät tehostamaan toimintaansa, sekä tekemään toiminnastaan kannattavampaa kuin tällä hetkellä ja varsinkin tulevaisuudessa. Tulevaisuuden ennustaminen ja ennakointi tulee säästämään satamia ongelmatilanteilta, kuten esimerkiksi irtisanomisilta ja päällekkäisiltä investoinneilta, kunhan satamat pystyvät reagoimaan tarvittavassa ajassa sekä tarvittavalla tavalla tilanteiden vaatimiin olosuhteisiin. Suomen sijainti Venäjän läheisyydessä sekä tämänhetkisten suurimpien satamien (Vuosaari ja HaminaKotka) rooli Suomen satamateollisuudessa ovat merkittäviä tulevaisuuden tekijöitä. Myös tämänhetkinen rooli Itämeren laivaliikenteen palveluntarjoajana on säilytettävä.

13 LÄHTEET

Copenhagen Malmö Port. Company history. Saatavilla:

www.cmport.com/en/corporate/cmp-history-56 [Viitattu: 4.3.2013]

Copenhagen Malmö Port. Milestones. Saatavilla: www.cmport.com/en/corporate/cmp-history-56/milestones [Viitattu 4.3.2013]

Copenhagen Malmö Port. Petterson. Saatavilla:

http://www.kymichamber.fi/export/sites/www.kymichamber.fi/liitetiedostot/Koulutus/6_Pettersson.pdf [Viitattu 4.3.2013]

Kotka-Hamina satamaselvitystyöryhmän lehdistötiedote. Port of HaminaKotka. Saatavilla: <http://www.haminakotka.fi/fi/tiedotearkisto-haminan-satama/tiedotearkisto-haminan-satama-2010/109-kotka-hamina-satamaselvitystyoryhmaen-lehdistoetiedote> [Viitattu 20.3.2013]

Kotkan ja Haminan satamien yhdistymissuunnitelmat etenevät. Port of HaminaKotka. Saatavilla: <http://www.haminakotka.fi/fi/tiedotearkisto-haminan-satama/tiedotearkisto-haminan-satama-2010/118-kotkan-ja-haminan-satamien-yhdistymissuunnitelmat-etenevaet> [Viitattu 20.3.2013]

Haminan ja Kotkan kaupunginhallitukset puoltavat satamien fuusiota. Port of HaminaKotka. Saatavilla: <http://www.haminakotka.fi/fi/tiedotearkisto-haminan-satama/tiedotearkisto-haminan-satama-2010/119-haminan-ja-kotkan-kaupunginhallitukset-puoltavat-satamien-fuusiota> [Viitattu 20.3.2013]

Kotkan ja Haminan satamat fuusioidaan. Port of HaminaKotka. Saatavilla:

<http://www.haminakotka.fi/fi/tiedotearkisto-haminan-satama/tiedotearkisto-haminan-satama-2010/120-kotkan-ja-haminan-satamat-fuusioidaan> [Viitattu 20.3.2013]

Likkanen P. (2012). Matka- ja kuljetusketjujen palvelutaso. Matkojen ja kuljetusten palvelutasotekijät ja ketjutarkastelumallin kuvaus. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä nro 07/2012. Saatavilla:

http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2012-07_matka_ja_kuljetusketjujen_web.pdf
[Viitattu 25.2.2013]

Liikennevirasto (2011). Liikenneolosuhteet 2035. Saatavilla:

http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2011-19_liikenneolosuhteet_2035_web.pdf [Viitattu 25.2.2013]

Rekimies (2011). Satamien näkymiä. Kunnallisten satamien muutoksen vuosikymmen.

Tulevaisuuden näkymiä 1/2011. Liikennevirasto. Saatavilla:

http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf3/tn_2011-01_web.pdf [Viitattu 27.2.2013]

Naski 2004. Itämeren omistus ja organisaatiorakenteet – eroavaisuudet ja yhteiset tekijät siirtymä- ja markkinatalousmaissa. Saatavilla:

<http://www.compiler.fi/idankaupan/tutkimukset/rostock1.html> [Viitattu 27.2.2013]

Port of HaminaKotka. HaminaKotka Satama Oy. Saatavilla:

<http://www.haminakotka.fi/fi/haminakotka-satama-oy> [Viitattu 6.3.2013]

Port Of HaminaKotka Ltd. Sataman osat. Saatavilla:

<http://www.haminakotka.fi/fi/sataman-osat/> [Viitattu 10.3.2013]

ProLogistiikka.pdf [Viitattu 3.3.2013]

Worldcargonews.com. Halland. Saatavilla:

<http://worldcargonews.com/htm/w210130129.049829.htm> [Viitattu 4.3.2013]

China Business Council for Sustainable Development. Ports merge to forge world's 3rd biggest. Saatavilla: <http://english.cbcsd.org.cn/projects/cement/2702.shtml> [Viitattu 4.3.2013]

Port of Rotterdam. Port statistics 2011. Saatavilla:

<http://www.portofrotterdam.com/en/Port/port-statistics/Documents/Port-Statistics-2011/index.html> [Viitattu 4.3.2013]

Satamien yhtiöittämisseminaari. Mannonen Kyösti. www.haminakotka.fi

YLE Kymenlaakso. Kotkan satama lähtee kaverin apajille. Saatavilla:

http://yle.fi/uutiset/kotkan_satama_lahtee_kaverin_apajille/5870720 [Viitattu 12.3.2013]

Haastattelu 16.4.2013. Kyösti Mannosen haastattelu 16.4.2013

KUVA 1. Suomen mahdolliset satamayhteistyöt. Saatavilla:

http://www.logistiikkamessut.fi/liitetiedostot/editori_materiaali/1793.pdf

KUVA 2. HaminaKotka Satama Oy:n satamat. Saatavilla:

http://www.haminakotka.fi/images/stories/Ajankohtaista/port_of_hamina_uutiskirje_1_2011_fi_lowres_190411.pdf

KUVA 3. http://www.kymensanomat.fi/f/e/ec/panorama_Kysa_9041893.jpg

KUVA 4. Hallan satama. Saatavilla:

http://www.kymensanomat.fi/page.php?page_id=4&news_id=200836019090&comAct=email

KUVA 5. Mussalon satama. Saatavilla:

http://kuvat.uusisuomi.fi/sites/default/files/imagecache/suurennettu/kuvat/Gallery_Mussalo_2007_hires.jpg

KUVA 6. Kantasatama. Saatavilla:

<http://www.avoinkotka.fi/projektit/5/materiaalit/kantasatama-ilmakuva.jpg>

KUVA 7. Hietasen satama. Saatavilla:

http://www.steveco.fi/folders/Images/Satamien%20ilmakuvat/Satama_hietanen.jpg

KUVA 8. Hietanen Etelä. Saatavilla:

<http://cdn2.shipspotting.com/photos/middle/6/5/5/625556.jpg>

KUVA 9. Sunilan satama. Saatavilla:

http://www.rky.fi/read/asp/hae_kuva.aspx?id=102826&tttyyppi=jpg&kunta_id=285

LIITE 1. HAASTATTELU 16.04.2013

Kysymykset / Kyösti Manninen HaminaKotka-satama 16.4.2013

1. Mikä osapuoli teki aloitteen satamien yhdistymisestä ja milloin?
2. Mitkä olivat syyt yhdistymishankkeen käynnistykselle?
Esimerkiksi:
 - Talouskriisi
 - Satamien välisen kilpailun lopettaminen / läheinen sijainti
 - Päällekkäiset investoinnit
 - Satamien vahvuuksien parempi hyödyntäminen eri liikennetyyppien keskittämällä satamittain
 - Kilpailukyvyn parantaminen suuremmalla yksiköllä
 - Venäjän satamien kehittyminen
3. Kuinka asiassa edettiin?
 - Mitkä olivat neuvottelevat osapuolet?
 - Kauanko prosessi kesti?
 - Edellyttikö prosessi myös ulkopuolisia päätöksiä (kilpailuvirasto, merenkulkuhallitus yms.)?
 - Oliko neuvotteluissa mukana satamissa toimineita yrityksiä, laivavarustamoita tai pääasiakkaita (esim. metsäteollisuus konsernit)?
4. Mitä osapuolia otti osaa ensimmäiseen satamaselvitykseen?
 - Kuka Juhani Vainio on? Miten hänet valittiin johtamaan selvitystä?
 - Mitä satamien eri kehittämisvaihtoehtoja vertailtiin selvityksessä?
 - Milloin selvitys tehtiin?
 - Mitä yrityksiä haastateltiin selvityksen yhteydessä?
 - Mitkä olivat perusteet yhdistymisen suosittelemiselle?
5. Miten / miksi päädyttiin käyttämään konsulttiyritystä toisessa selvityksessä?
 - Mitkä olivat toisen selvityksen tavoitteet / toimeksianto?
 - Mitkä olivat perusteet yhdistymisen suosittelemiselle?
6. Tehtiinkö tutustumiskäyntejä muihin jo yhdistyneisiin satamiin?
 - Esim Kööpenhamina Malmö-satama
 - Mitä oppeja saatiin?
7. Miten yhdistymistyöryhmien suositukset esiteltiin kaupunkien hallituksille?

8. Kuinka päätöksentekoa sataman toimesta vietiin eteenpäin kaupunkien valtuustoissa?
9. Kun päätös yhdistymisestä oli vahvistettu ja aloituspm päätetty niin miten HaminaKotka satama organisoitiin ja mitä muutoksia toiminnassa tehtiin?
10. Oliko käyntiinlähdössä minkäänlaisia haasteita / ongelmia ja kuinka näistä selvittiin?
11. Miten asiakkaat ja toimijat suhtautuivat yhdistymiseen?
12. Mitkä olivat yhdistyneelle satamalla asetetut tavoitteet ja kuinka ne ovat toteutuneet?
13. Miten eri liikennevirrat ovat kehittyneet verrattuna erillisiin satamiin?
 - Autoliikenne
 - Metsäteollisuuden vienti
 - Transitoliikenne
 - Tuontiliikenne
 - Nesteet
14. Mitkä ovat sataman tulevaisuuden kehityksen tärkeimmät painopistealueet?
 - Laajeneminen
 - Erikoistuminen
 - Palveluiden lisääminen
15. Mikä on tämän hetkinen kilpailutilanne ja odotuksen sen muuttumisen suhteen?
 - Kotimaan satamat
 - Venäjän satamat (esim. Ust-Luga, Koivisto, Pietari)